

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLVI. — Wydana i rozesłana dnia 30. sierpnia 1890.

**163.**

## Dokument koncesyjny z dnia 22. lipca 1890,

na kolej miejscową od Fürstenfeldu do Hartbergu  
z odnogą do Neudau.

**My Franciszek Józef Pierwszy,  
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroatycki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno- i Dolno-Sląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu  
itd. itd. itd.

Gdy Józef Ressavar, burmistrz w Hartbergu, Józef Sutter, prezes powiatowy w Fürstenfeldzie i Dr. Leopold Link, adwokat sądowy i dworski w Grazu podali prośbę o udzielenie im koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej od Fürstenfeldu do Hartbergu z odnogą do Neudau, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowod-

wani nadać rzeczonym koncesyonaryuszom koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81), w sposób następujący:

### §. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacyi Fürstenfeldu na kolei miejscowej z Fehringu do Fürstenfeldu na Safenthal do Hartbergu z odnogą od pewnego punktu wzmiankowanej kolei w pobliżu Bierbaumu na Burgau do Neudau.

### §. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

a) Uwolnienie od stępli i należności od wszelkich umów, które to przedsiębiorstwo kolei miejscowej zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniane, nakoniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. tyczących się zebrania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. tyjących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

- b) uwolnienie od stępli i należności od emisji akcyj wypuszczonych w celu zebrania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesyi, i odkwitów tymczasowych, tudzież od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należności, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub innym korporacyom autonomicznym;
- e) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat dwadzieścia, licząc od dnia dzisiejszego.

### §. 3.

Koncesjonariusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei w §. 1ym wymienionej natychmiast, skończyć ją najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesjonariusze kaucyą w sumie pięciu tysięcy złotych w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucya ta uznana być może za przepadłą.

### §. 4.

Do wybudowania kolei koncesjonowanej nadaje się koncesjonariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonariuszom do wybudowania wszelkich kolei podja-

zowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

O ileby do wybudowania kolei koncesjonowanych użyte być miały inne drogi publiczne, koncesjonariusze winni postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

### §. 5.

We względzie budowy kolei koncesjonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesjonariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

### §. 6.

Za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, nadaje się koncesjonariuszom prawo albo utworzenia Spółki akcyjnej, która wniść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesjonariuszów, albo przeniesienia niniejszej koncesyi na już istniejące towarzystwo akcyjne kolei miejscowej z Fehringu do Fürsteufeldu.

Nadaje się koncesjonariuszom prawo wypuszczenia w obieg akcyj pierwszorzędných pierwszej i drugiej kategorii za sumę, którą Rząd oznaczy.

Dywidenda pierwszeństwa, należąca się akcyom pierwszorzędným pierwszej kategorii przed akcyami pierwszorzędnými drugiej kategorii i akcyami zakładowými, tudzież akcyom pierwszorzędným drugiej kategorii przed akcyami zakładowými nie może być wymierzana w większej kwocie jak po pięć



od sta i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, na kosztą sprawienia parku kolejowego rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, łącznie z odsetkami interkalarnymi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconemi i straty na kursie rzeczywiście poniesionej, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, kosztą przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli kosztą będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obracebie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakoteż formularze akcyj zakładowych i akcyj pierwszorzędnych, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statutach utworzyć się mającej Spółki akcyjnej zamieszczone być musi postanowienie, że wszyscy członkowie dyrekcji (rady nadzorczej, dyrekcji) muszą mieć prawo obywatelstwa w jednym z obszarów monarchii austriacko-węgierskiej, i muszą tamże mieć swoją siedzibę.

#### §. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizowanych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach państwowych kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmerji, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesjonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy

względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do przepisów dla kolei żelaznych podczas wojny, które kiedykolwiek będą obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowymi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciążą na koncesjonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwołonemi ułatwieniami.

Koncesjonaryusze obowiązują się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

#### §. 8.

Koncesjonaryusze obowiązani są w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolejach koncesyonowanych bez pretensji do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na jednej z dróg publicznych, którychby kolej używała.

#### §. 9.

Koncesyą nadaje się z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

## §. 10.

Ruch na kolei stanowiącej przedmiot niniejszej koncesyi utrzymywać będzie Rząd na rachunek koncesyonaryuszów. Warunki tego utrzymywania ruchu uregulowane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesyonaryuszami.

## §. 11.

Koncesyonaryusze obowiązani są dozwolić Administracyi państwa na jej żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Administracya państwa będzie mogła z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy kolejną współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia. Jednakże współużywanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie doznawał przeszkody własny regularny obrót na kolei współużywanej.

Wynagrodzenie, które za to ma być płacone, ustanowione będzie według przepisów dołączonych jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dzienniku ustaw państwa z roku 1886, strona 63.

## §. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej kwoty rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej do oprocentowania po pięć od sta całego kapitału akcyjnego przez c. k. Rząd zatwierdzonego i do umorzenia go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas kwota roczna, wyżej oznaczona, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie koncesyona-

ryuszom dochód średni w myśl ustępu 1go a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2 przewidzianych, sumę roczną tamże wzmiankowaną, a to w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych zapłacić kapitał wyrównywający sumie zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po pięć od sta na rok wartości kapitałowej rat, które według postanowień ustępu 3go mają być półrocznie płacone.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacye rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy, zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

## §. 13.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 12, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów kolei miejscowej i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

## §. 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale,



tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem urzędników na koszt koncesjonaryuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadawczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dyrekcyją Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast ministerstwu handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem, niniejszem ustanowiony, obowiązani są koncesjonaryusze ze względem na ciężary z tem połączone, płacić skarbowi państwa wynagrodzenie, którego wysokość ustanowi Administracya państwa z uwzględnieniem rozmiaru przedsiębiorstwa.

Uwalnia się koncesjonaryuszów od przepisane go w § 89 tym Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokalów urzędowych.

#### §. 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającemi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie uczynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając koncesjonaryuszom prawo uciekania się do Naszych Sądów w sprawach o wynagrodzenie udo wodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkiemi postanowieniami w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

(Polskieh.)

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu dnia dwudziestego drugiego miesiąca lipca roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego, Naszego panowania czterdziestego drugiego.



**Franciszek Józef r. w.**

**Taaffe r. w.**

**Dunajewski r. w.**

**Bacquehem r. w.**

### 164.

## Rozporządzenie ministerstw spraw wewnętrznych, handlu i skarbu z dnia 21. sierpnia 1890,

tyczące się zakazu przywozu i przewozu z całej Azji szmat, starzyny, starych lin, używanej bielejny i używanej pościeli.

Z powodu zwiększającego się niebezpieczeństwa przyniesienia chorób zaraźliwych, rozszerza się w porozumieniu z królewsko węgierskim Rządem, wydany rozporządzeniem z dnia 2. lipca 1890 (Dz. u. p. Nr. 139) zakaz przywozu i przewozu z Hiszpanii i Azji mniejszej szmat, starzyny, starych lin, używanej bielejny i używanej pościeli, na całą Azję.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie od tego dnia, w którym właściwe komory i władze zdrowotne morskie otrzymają o niem uwiadomienie.

**Taaffe r. w.**

**Bacquehem r. w.**

**Dunajewski r. w.**

### 165.

## Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 22. sierpnia 1890,

tyczące się upoważnienia król. węgierskiej komory głównej II. klasy w Panczowie do ekspedycyowania bez poboru cła rzeczy podróżnych naprzd lub później wysłanych.

Według doniesienia królewsko węgierskiego ministerstwa skarbu została królewsko węgierska komora główna w Panczowie upoważniona do ekspedycyowania

dyowania bez poboru cła rzeczy podróжных naprzód lub później wystanych.

Dunajewski r. w.

### 166.

## Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z d. 23. sierpnia 1890,

tyczące się sprostowania nazwy lackiego sądu powiatowego w Krainie.

Sąd powiatowy znajdujący się w mieście Bischoflack (Szkofia-Loka) w Krainie, w okręgu sądu krajowego lublańskiego ma w przyszłości w miejsce używanej dotąd nazwy „Lackiego“, używać właściwej nazwy „Bischoflackiego“.

Schönborn r. w.

### 167.

## Rozporządzenie ministerstw spraw wewnętrznych, handlu i skarbu z dnia 23. sierpnia 1890,

zakazujące przywozu i przewozu z Egiptu szmat i łachmanów, starzyny, starych lin, używanej bieleziny i używanej pościeli.

Z powodu, że w pobliżu Mekki cholera już wybuchła, zakazuje się w porozumieniu z królewsko węgierskim Rządem przywozu i przewozu z Egiptu szmat i łachmanów, starzyny, starych lin, używanej bieleziny i używanej pościeli.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie w miejsce rozporządzenia z dnia 2. lipca 1890 (Dz. u. p. Nr. 139) od tego dnia, w którym o niem otrzymają uwiadomienie właściwe komory i władze zdrowotne morskie.

Taaffe r. w.

Bacquehem r. w.

Dunajewski r. w.

### 168.

## Rozporządzenie ministerstwa skarbu z dnia 25. sierpnia 1890,

tyczące się uzupełnienia postanowień co do wywozu gorzałki, na której ciąży podatek konsumcyjny.

W porozumieniu z królewsko węgierskim ministerstwem skarbu rozporządza się, że postanowie-

nie rozdziału A, liczba 1, ustęp 2 Dodatku A do rozporządzenia wykonawczego, tyczącego się opodatkowania gorzałki, (Dz. u. p. Nr. 133 z r. 1888), którym upoważniono komory cłowe główne w głębi obszaru cłowego istniejące, do postępowania wywozowego z gorzałką, na której ciąży podatek konsumcyjny, odnosi się także do obrotu na stąkach parowych pod zamknięciem miejsca ładunku.

Dunajewski r. w.

### 169.

## Rozporządzenie ministerstwa handlu w porozumieniu z ministerstwem spraw wewnętrznych z dnia 30. sierpnia 1890,

tyczące się zachowania się publiczności w obec rogatki kolejowych zaopatrzonych w sygnały dzwonne i w obec przejazdów opatrzonych tablicą z przestrożą „Baczność na pociąg“ kolei miejscowych.

#### §. 1.

Przy odezwaniu się dzwonka u takich rogatki kolejowych, które są zaopatrzone w aparaty dzwonne, zatrzymać się trzeba przed rogatkami, a ci, którzyby się znajdowali wewnątrz rogatki, opuścić mają jak najspieszniej drogę kolejową.

Przejsie przez koleje miejscowe w miejscach przejazdów drogowych opatrzonych tablicą z przestrożą „Baczność na pociąg“ zakazuje się przy zbliżaniu się pociągu.

#### §. 2.

Przekroczenia postanowień §. 1go, — o ile do nich postanowienia powszechnej ustawy karnej zastosować nie można, — karane będą według rozporządzenia ministeryalnego z dnia 30. września 1857 (Dz. u. p. Nr. 198).

#### §. 3.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia.

Taaffe r. w.

Bacquehem r. w.